



TITLE:

近世における木津川舟運の一研究 -
特に舟株を中心として -

AUTHOR(S):

關, 順也

CITATION:

關, 順也. 近世における木津川舟運の一研究 - 特に舟株を中心として -.
經濟論叢 1953, 72(2): 157-175

ISSUE DATE:

1953-08

URL:

<https://doi.org/10.14989/132314>

RIGHT:

經濟論叢

第七十二卷 第二號

國有事業における組織の問題 …… 田 杉 競 (1)

非有意的失業と經濟システムの過剰決定

…………… 鎌 倉 昇 (17)

近世における木津川舟運の一研究

…………… 關 順 也 (35)

ハンセン景氣理論の基本構造 …… 中 西 健 -- (54)

[昭和二十八年八月]

京都大學經濟學會

近世における木津川舟運の一研究

—特に舟株を中心として—

關 順 也

目 次

- 一 小 序
- 二 近世前期の木津川舟運
 - 1 地方經濟の發展と舟運
 - 2 六ヶ濱舟株の生成
- 三 近世後期の六ヶ濱舟株
 - 1 和東川の高瀬舟開通
 - 2 淀二十石と六ヶ濱上荷船
 - 3 舟株主と水主、及加子
- 四 明治初期の舟株

一 小 序

「諸物を運輸し、世上の融通をなす事、舟筏最も其用大なり、」とは、明治二年京都府布告の一節であるが、近

近世における木津川舟運の一研究

第七十二卷

一五七

第二號

三五

代的運輸機關が未發達の時代における河川舟運の重要さは、今更言うまでもないであろう。殊に、都市を中心とした商品流通が發達してきた近世に於ては、内陸における地方物産の大量輸送には川船を利用することが多かつた。近世初期には、富士川・天龍川・保津川・高瀬川等多くの河川が開鑿され、舟運を業とする者も多く生じてきたのであるが、近畿地方の状態をみると、當時最も發達していたのは淀川筋の舟運である。伏見・大阪間を上下する過書船の外に、宇治川・桂川・高瀬川・山城川等多くの枝川にも舟運が通じ、流域各地の物産が京阪に搬出されたものである。この小論にとりあげた木津川も淀川の一枝川であり、淀川舟運全般からみれば、「小廻し場所」の一つに過ぎないものではあつたが、山城國相樂地方、さらにその奥地たる伊賀國上野や江州信樂郷等にとつては、京阪地方への唯一の交通路であつた。淀川筋から相樂郡大河原村までは早くから舟運の便があり、人馬及び地方物産たる薪炭・石材・穀類等を京都や大阪に運漕していたものであつて、沿岸町村には舟運業によつて生活する者も多かつたといふ。また、黒羽氏の研究によると、幕末には木津川筋六ヶ濱（久世郡一口村、相樂郡吐師村、木津村、加茂村、瓶原郷、笠置村）の上荷船七十八艘が、淀二十石船とならんで活躍していたことが述べられている。

今回六ヶ濱の一たる瓶原郷河原村の石井家文書をみる機會を得、堀江教授の御指導の下に、舟運關係のみについてまとめたのが此の小論である。石井家は、近世後期には小作米四十七石を收納する地主であつて、酒造業をかね、舟楫九つをも併有した豪農であり、且つまた、庄屋役をも勤めてきた家柄である。この家に傳はる文書を中心にして、若干の資料を他から補つたに過ぎないために、明確には斷定し得ない点も多く、まことに不充分的論者になつてしまつたが、今后資料採取によつてこれを補いたい。

註 (1) 相樂郡誌、大正九年、京都府教育會相樂郡支部會

二 近世前期の木津川舟運

1 地方經濟の發展と舟運業 木津川は、古くは泉川、中世には山城川等と稱され、その沿岸地域は畿内の中でも特に早くから開發された地域である。天平の廢都恭仁京や古歌に知られる瓶原（三香原）の時代は暫くおき、中世の村落狀況を推察しうるものに、鎌倉期、貞應元年に開鑿された瓶原郷の「大井手」があげられる。「大井手」は木津川の枝流たる和東川を堰止め、幅一間の水路の延長三千七百五十間、瓶原郷一体の畑地を水田と化したものである。此の開鑿は瓶原郷海住山寺慈心上人の指導と中世土豪たる瓶原一族の實力とによつて完成されたものであるが、その維持、管理には、瓶原郷の惣中から十六人の「井手守」株が定められ、それを中心とした惣村的團結が維持されてきた。「井手守」株の百姓は「根本百姓」とも言われ、近世には庄屋を勤めた家筋が多い。河原村の石井家もその一つである。海住山寺や土豪瓶原一族は中世末には衰微し、天正十七年長束正家の檢地以後、近世的領有制の中に編入され、瓶原郷は九ヶ村に分割されたが、「大井手」を中心とする慣行は、大きな變化もなく維持されてきたものである。近世の瓶原郷九ヶ村の村高合計二千四百五十餘石、當地方有數の米作地域であつた。また、茶・柑子等の畑作物もみられる。

和東郷は現在の湯船・東和東・中和東・西和東の四ヶ村にまたがる大きい郷であつた。杉・檜・桐等の良材を多く産出し、薪炭・茶・柿・柑子・松茸等の林産物も有名であつた。やゝ時代が下るが、元文年間には、煎茶千五百駄、桐木千駄、薪類は「年中毎日百七八十駄」、其他砥石等を合して、年々五万八千駄の産物が、多くの仲買の手

を通じて舟間屋から積出されている。茶は天正年間和東郷原山村に茶苗五反七畝を作つたのが始まりで、年々各地に傳播し、煎茶に製して賣却したものであつて、嘉永年間では賣却量四千斤ともいはれている。湯船杉等の木材は筏に組んで流されたものであるが、その量は明らかではない。

和東郷の奥筋なる江州甲賀郡信樂郷の産物は和東郷とはほ同様である。寶永年間、信樂郷十八ヶ村では、煎茶稼業を第一とし、大阪へ賣却して年貢銀を代納し、「田畑養等の荷物」(魚肥等であらうか)を大阪から購入している。其他桐等も和東郷を通じて賣出している。

木津川本流筋に臨む笠置・大河原等は、現今でも耕地に乏しい山村であるが、昔時においても材木・竹・薪炭等の搬出が重要であり、さらに上流の伊賀國上野地方からの物産搬出の演出し場所としても要地であつた。角倉了以が上野附近長田村まで川を濬へ、高瀬舟二十艘を備えて、明神瀧に中繼所を設けたというのも、こうした地方經濟の發展を基礎としたものである。近世には、笠置は藤堂藩、大河原等は柳生藩に編入されているが、その領内の材木を入札拂下する場合には、木津村・木屋村其の他各地から商人が入りこんで活躍している。また、加茂郷や當尾郷の柿(赤柿きねり)や薑等も起源が古く、當尾柴も有名であつた。

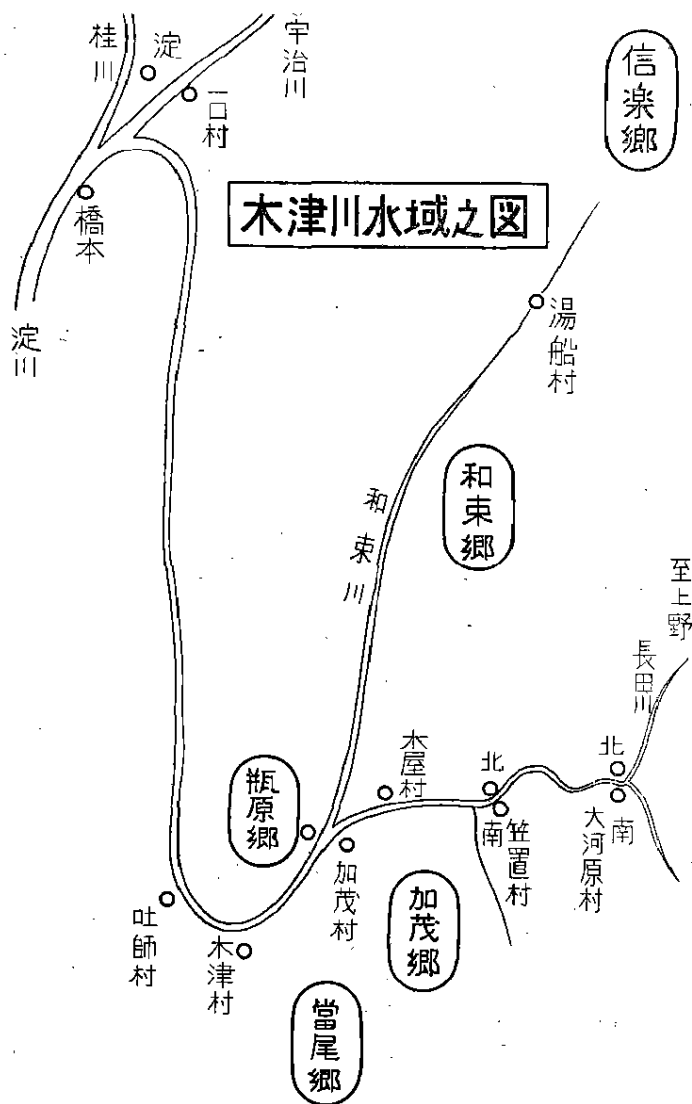
以上要するに、當地方の山村農民の副業による畑作物、林産物等は、早くから商品として京阪地域に搬出されていたものであり、現物貢祖の重壓下にあつた水田農村よりも、商品搬出はかえつて盛んであつたともみられよう。そして、これらの地方産物は、すべて木津川舟運によつて京都や大阪に搬出されたのである。慶長八年、徳川家康が淀過書船仲間に興えた「御朱印狀」によると、木津川(山城川)にも淀過書船が上下し、運上銀を納めていたことが明らかである。即ち、臨時的な御用役船としてではなくて、地方物産運輸機關として、過書船が働いていたも

のである。但し、これは淀二十石船であつて、木津川筋六ヶ濱の在方舟持による上荷船が當時に存在したか否かは明らかではない。安永五年六ヶ濱物代から、過書船支配方たる木村・角倉兩家に提出した「船方御尋二付申上候書付」によつても、「上荷船株いつ比が始り候哉と是迄毎度御尋ね之義も御座候へ共、申上候通、最初之年曆相知れ不申候」と述べている。しかし、近世初期には、「御公儀御役船」を勤めることによつて、木津川舟運を獨占せんとする在方舟持株が既にできていたことは、次の文書からも知られる。すなわち、元禄八年、「笠置村加茂村瓶原郷上荷船持共」から、木村・角倉兩家に提出した歎願書によると、「往古々濱々江出し申候諸荷物之儀、御公儀様御役船相勤申候私共船へ積下し申候處：（中略）：今般新法成義仕、商人共恣ニ筏ニ組ミ、剩エ筏之上ニ人等を乗せ、亦者小割木柴等茂少々積下し申候：（後略）：」とその禁止方を願出でて、その目的を達している。これは、大河原村の仲買人と木津川の商人とが竹筏を乗下したことに對する上荷船の獨占權の主張である。

上荷船相互間の競争の一例には、寶永年間の木屋村舟問屋と淀船方（六ヶ濱舟方もこれに同調している。）との爭論があげられる。木屋村舟問屋は「禁裏御料役船」として、禁裏御料たる和東郷の產物にかぎり濱出しを許されていたのであるが、その奥筋たる信樂郷の煎茶・桐木等も取扱ひ、和東郷内の荷物濱出しが延滞したことに對して、和東郷内湯船村等の村方から苦情が出ると共に、淀船方からは「公儀御役も不相勤、我儘ニ通船仕間敷き」旨の爭論に及んだものである。この結果、木屋村舟問屋庄兵衛は處罰され、七兵衛が新しく「御料役船」を勤めることになつてゐる。そして、和東郷内產物の出荷は自由となり、木屋村上荷船は、和東郷内產物の中で、木屋村問屋に集荷されたもののみに限ること、信樂郷其他、他領產出の荷物は、木屋村濱に出荷されたものも、他濱からの借船によること、木屋村濱の間屋は一名のみにかぎること等を定めてゐる。¹²⁾

信楽郷

木津川水域之図



かくて、木津川筋の舟運業は、「御公儀御役船」を勤めてきた淀二十石船及び六ヶ濱上荷船が獨占權を主張してきたものであつて、封建的秩序の下における獨占權維持の手段として、舟株制度が生成をみるに至るのである。

2 六ヶ濱舟株の生成 享保九年の「六ヶ濱上荷船覺」によつて、その當時の概況を述べよう。船數は一口村十八艘、吐師村九艘、木津村二十二艘（外に渡船二艘）、瓶原郷六艘、加茂村六艘、笠置村十七艘、合計七十八艘となつてゐる。但し、この船數は固定したものではなくて、其の時の事情によつて増減するものであることが註記されてゐる。その「働場所」は木津川笠置濱から淀・伏見・鳥羽・横大路・六地藏・宇治・橋本の間にかぎられ、「地頭御用」の場合に限り、大阪・神崎までも通船することが許されてゐる。上荷船の大きさは、長さ凡五、六間、幅六、七尺であつて、積荷量は河水の増減によつて異なるが、平水で二十駄を普通とした。運賃は過書船に準じて統制し、各濱からの運賃を定めてゐるが、それによると、笠置から淀・伏見まで、人乗貸切一艘につき銀二十二匁、荷物一駄につき銀二匁であつた。下流の一口濱だけは、居濱からの出荷物がないので、他の濱で積うけて、その濱で定まつてゐる運賃をうけとつてゐた。木津川筋以外からの登荷物は、淀二十石船が獨占するところであつて、六ヶ濱上荷船は積荷を禁じられてゐた。

この享保九年の船數七十八艘は、近世後期になると、六ヶ濱舟株七十八株として固定し、舟株の賣買や質入も行はれるようになってゐる。即ち、新規の上荷船營業は禁止され、從來からの上荷船七十八艘に對して、一艘一株と定められたものである。そして、一舟株について「印札」が一つ下附されてゐる。しかし、この舟株制度は、大きい獨占權と多數の舟株をもちつゝも近世中期以後凋落途上にあつた淀二十石船にとつては有利であつたが、これから發展しようとしてゐた六ヶ濱上荷船にとつては重大な制約であつた。例えば、安永八年の始めての無株船取締に

際しては、「當時有船百三十四艘」の中で五十六艘が無株船として減舟を命じられることになつてゐる。これに對して、六ヶ濱では或ひは「領主御役船」であるといひ、或ひは前々から一株二艘宛であつたと主張して、取締を脱れようようとしている。

要するに、木津川筋舟株制は、既に獲得した舟運獨占の利益を維持しようとする過當船問屋の要望が、舟運營業を統制して「公儀御役」を確保しようとする封建的權力によつて容れられたものであり、六ヶ濱上荷船のような在方舟問屋の伸長を抑制するものであつた。近世後期に表面化する淀二十石船と六ヶ濱上荷船との對立や、六ヶ濱上荷船内部における船株持と水主及び加子との關係も、この舟株制備がその中心問題となつてゐる。

註 (3) 「日本濯漑水利慣行の史的研究」、喜多村俊夫

(4) 元文二年—全五年、湯船村等と東郷内村方と和東郷木屋村舟問屋との爭論文書

(5) 相樂郡誌

(6) 寶永八年、湯船村等と東郷と信樂郷十八ヶ村の爭論文書

(7) 相樂郡誌

(8) 寛延、明和等の「輸送御請書」に多くみられる。

(9) 相樂郡誌

(10) 近世交通史研究、黒羽兵治郎

(11) 六ヶ濱共同ではなくて、上流三濱の「舟持共」となつてゐる。六ヶ濱舟株の呼稱は出ていない。

(12) 寶永八年、木屋村舟問屋と湯船村等と東郷村方との爭論文書

三 近世後期の六ヶ濱舟株

1 和東川の高瀬舟開通

和東郷の物産は、山越えに木屋村濱に運ばれて、そこから津出しされていたが、郷

内農民にとつて、木屋村濱までの搬出がなかなか容易でなかつた。そこで、寶曆九年には、和東郷湯船村から瓶原郷井平屋村まで三里の道程を貫流している和東川に高瀬舟三十艘を通船させる計劃がなされた。しかし、和東川は水量の少ない溪流であり、そのうえに、瓶原郷二千四百石を養う用水井壊たる「大井手」をはじめ、多くの「井開」があるので、これを破損しないで通船が出来るようにするのはなかなかの難事業であつた。寶曆の計劃は途中で費用不足のために中絶し、寛政九年改めて瓶原郷と一札を取替し、三月上旬より八月晦迄（用水をあげるために井開を開鎖している期間）は一切通船しないこと、通船によつて井開や堤防が破損した節には、舟方から修理すること、等々を約束して開通したものである。¹³⁾これは、地方の奥地にも商品出荷が盛んとなり、それに伴つてこうした枝川にまで舟運が伸長したことを示すものといえよう。この和東川舟運の開通によつて、和東郷のみならず、その奥筋たる信樂郷の物産までも、瓶原濱から上荷船に積替えられて、京阪地方に運漕されることになり、瓶原濱舟間屋が後述のように發展することになったのである。¹⁴⁾

2 淀二十石船と六ヶ濱上荷船

淀二十石船は、過書船として木津川筋を上下し、何處の濱からでも自由に積

荷をして大阪に直通したものである。これに比して、六ヶ濱上荷船は、その活動範圍も淀番所より上流伏見迄の間に限られ、積荷も木津川筋の濱から出荷するものに限定されていた。従つて、歸路は必ず空船で歸らねばならず、京阪地域から購入する肥料や干魚其他農家の需要する入荷物は、全部淀二十石船の獨占するところであつた。そして、六ヶ濱上荷船も、過書船支配方たる木村・角倉兩家の統制下にあり、支配方の取分たる「上げ米」は負擔してないが、木津川筋の公儀役船の負擔をひきうけていた。近世後期の年々の「六ヶ濱舟方勘定帳」によると、領主

の年貢米回送、巡見役人の乗船及び接待等がその主なものである。其他、木村・角倉兩家への臨時の献銀制賦が近世後期には多くみられる。「小廻シ場所」として「上ゲ米」を全く免除されていた中期頃までは、六ヶ濱上荷船は全く淀二十石船の下に随従するものであり、問題はむしろ、在方仲買や商人との關係にあつた。既述の元祿八年の竹筏取締願もその一つである。寛延三年には、瓶原井平尾村の奥右衛門が「無株勝手に」問屋と稱して舟運業を始めたのに對して、六ヶ濱上荷船から訴訟して止めさせている等の例が多い。

淀二十石船にとつては、木津川はその働場所の一枝川に過ぎず、六ヶ濱上荷船がまだ數も少なくて、淀船の支配に甘んじている間は、問題は起らなかつたが、近世後期になつて、淀二十石船が、淀川本流筋では、三十石船や伏見船等に壓迫されて衰微してくるにしたがつて、問題が生じてきた。即ち、二十石船は、衰運を挽回せんとして、木津川筋のような枝川の舟積荷物をも漁り取ろうとしたのであるが、この時既に、木津川舟運に關するかぎり、地の利を占めて「居濱荷物」を盛んに積出していた六ヶ濱上荷船は、船數も増加し、淀二十石船の強力な競争者となつてゐた。さらにその舟株持は、夫々の居村の地主であり、村役人でもあつて、この点からも六ヶ濱上荷船は有利であつた。(石井家もその一例であつて、近世後期には大きい地主となつてゐる。)そして、六ヶ濱上荷船の船數は、安永年間には享保期の二倍近くに増加してゐたことは、前に述べたところである。

こうした状態にかんがみ、淀二十石船は、木村・角倉兩家を通じて六ヶ濱の舟數を制限しようとし、安永八年以後、度々無株船の取締方を要求した。文化十一年淀船と六ヶ濱上荷船との爭論文書に、「淀過書貳拾石船木津川筋乗働きの儀、近年諸濱共出荷物少く、乗働き衰微致し、舟數相減し、困窮相成、木津川筋六ヶ濱無株船造増し、淀舟持共一同難儀ニ候……(中略)……過書定法之通、一株一艘宛ニ被仰渡候様々々……」とあるのが淀方の言分である。

これに對して、六ヶ濱の中で、加茂・笠置の二濱は「御領主藤堂和泉守様御用船御差支之儀を申立て、減舟不容易」とし、瓶原濱は「伊勢日光例幣使料米、承應以來運送致し候ニ付、當時有船十八艘之内、株外十二艘減舟致候而者右運送差支之旨申立々々」としている。かくて、安永八年以後、度々無株船の吟味取調が行はれてゐるが、夫々領主御用船を名目にしているのので減舟させることが出來ず、結局、これ以上の増船を抑える程度にとゞまつてゐる。

淀船は其後も衰微の一途をたどり、天保七年には、淀川筋・宇治川筋の「御城米御役船」についても、木村・角倉兩家を通じて六ヶ濱舟方の救援を求めている。六ヶ濱舟方の中には、淀二十石船の船株を借りて運漕業を営むものも増加し、文化年間には「淀二十石船貨株」を取締つてゐるが、勵行せられないで逆に増加したものの如く、元治元年の「申渡」には、「當時無株自儘ニ働罷在候船二十四艘者右濱々より淀二十石方江差戻、以來決而張ニ借貸等不仕、御用船之差支不相成様……」とみえてゐる。更に幕末の動亂期には、幕府及び領主の京阪間の往還が頻繁になり、過番船の「御用役船」も多くなつて、淀船だけでは間に合はなくなつたため、文久年間の將軍上洛の場合の臨時御用船を始め、爾後、大阪常通船三十艘を六ヶ濱からだすことにさへなつた。そして、その三十艘については、木津川筋荷物を大阪まで直送することを許され、「上ゲ米」を淀二十石船同様に負擔している。かくて、近世末には、淀二十石船の獨占地域にまで進出することになつたわけである。

しかし、六ヶ濱全部が同一の歩調で、こうした進出をしようとしたのではない。最も伸展したのは、上流三濱で自濱からの出荷物の多い笠置・加茂・瓶原である。最下流の一口濱は、嘉永年間既に衰微の狀態にあつた。「外濱と違ひ、居濱出荷物無御座候間、外濱江出稼渡出罷在候處、近來不景氣ニ而一体出荷物無數ニ相成候上、諸色高値ニ而近年困窮仕、乗續出來不申、次第ニ船働相休罷在候得共、御用御役船等者矢張十八株之割合を以相動居、以彌

困窮仕り……」といひ、瓶原濱へ六株分を譲渡して¹⁵⁾いる。即ち、近世後期には、出荷地である奥筋の舟濱の繁榮に比して、出荷地でない濱の舟稼ぎは衰微する傾向にあつたことが知られる。こうした事情は、淀二十石船と六ヶ濱上荷船との間についても言ひうるであらう。

要するに、六ヶ濱上荷船は、はじめは淀二十石船の封建的獨占權に附着して、六ヶ濱以外の舟稼業を抑壓しつつ、發展してきたが、近世後期になると、淀二十石船の獨占的利益を蚕食して伸展せんとする形勢をましてきたものである。しかし、必ずしも封建的獨占權を排除し、それを保證している封建的秩序そのものを否定せんとするものではなくて、淀船に代つて、自ら封建的獨占權を確保しようとするに過ぎなかつた。この事は、舟株の所有關係を中心とした六ヶ濱上荷船の内部構造の變化をみることによつて、明らかになるであらう。

3 船株持と水主及び加子 舟株は舟稼ぎの營業權であり、舟株の賣買證文には營業許可證たる「舟印札」が必ず明記されている。石井家文書によると舟株の買入・賣買等が盛んに行はれているのは文政以后であるが、既に延享三年にも舟株買入の例がみられる。その買入値段は一株銀四百四十八匁であつた。文政年間の買入値段では銀一貫匁、天保には二貫匁になつてゐる。當時の米價騰貴を考慮に入れても、なほ舟株値段の騰貴の方が大きい。この舟株値段は買入値段であるが、賣買値段も大差ない。舟株賣買には舟も一諸に引渡されるのが普通であるが、その値段は單なる舟そのものの値段ではない。壹株について二艘の舟を添えることもあれば、船道具一式を加える場合もあり、また「御印札」だけの場合もある。要するに舟株は封建的諸制限の下に保證された舟稼ぎの營業獨占權であると言えよう。この獨占保證に對して、公儀御用役船や冥加銀を提供するものである。

無株船の増加は、舟株所有者の獨占權を排除せんとするものであり、従つて、舟株制の上にたてられている封建

的秩序を破壊するものとして嚴重に取締られたものである。六ヶ濱上荷船は、淀二十石船等に對しては無株船を増加しつつ、他面、木津川筋の新規無株船に對しては、無株であることを理由に取締りを要求したものである。しかし、近世後期になつて、木津川筋では六ヶ濱上荷船株の獨占權が強固になると、これに對抗する新規の企ては少くなつて、六ヶ濱舟株の賣買買入が盛んになり、舟株は少數の地主や富農の手に集中した。そして、近世中期以後當地方にも一般化していた地主小作關係に匹敵する舟株主と舟株借用人とに分化してきたのである。

六ヶ濱上荷船は水主一人、加子一人―二人によつて操縦されるものであるが、舟株持自らが水主として舟に乗る場合は例外的であつて、舟株持は舟間屋であり、水主には舟の操作に熟練したものが雇はれた。加子は水主の差圖をうけて働く未熟練者や見習子弟が多い。そして、水主加子の賃銀は歩合制であり、舟賃あがり高の三割五分を舟株持の取分（上げ錢といつてゐる）とし、残り六割五分を水主及び加子で分配することになつてゐる。この外、年々の舟床錢（舟株借賃）を舟株持主に納めて、水主が自分の持舟で經營する場合が多くなつてゐる。

また、舟株と一諸に舟や舟道具も借用して舟床錢を納める場合もある。この舟床錢は年七貫文餘が普通である。（嘉永年代）船株賣買證文にも舟床錢を附記したものがみられるのは、舟床錢を目的とした船株所有が一般化していることを示すものといえよう。こうした場合の御用役船は、船株借用人が船株持主の差圖をうけて負擔することになつてゐた。即ち船株借用人は御用役船と舟床錢との兩方を負擔するものであつた。

幕末になると、水主の中には、こうした舟株制度の制約を脱れて、自由營業を試みるものがみられるに至つたことは注目される。「當時、瓶原・吐師・加茂・木屋濱等ニ而、貳拾石方と双方水主共限ニ而株札印紙も無之、自儘ニ致貸借 候向茂有之趣、右者全無株之船ニ水主共勝手に乘働候次第ニ而甚不採至極之事ニ思召候」、〔當時船數

無數之折柄御用船之差支ニ茂相成、於六ヶ濱ニ者七十八艘之元株船迄茂相捨、右貸株ニ乗替之儀相目論見候水主共茂有之¹⁷⁾」というのであつて、舟株制を否定して封建的秩序を掘り崩していくものは、地主的な間屋たる舟株持ではなくて、その下に舟稼ぎをしている水主たちであつた。そして六ヶ濱七十八艘の「元株船」をも捨て、「株札印紙」も無くて舟稼ぎを目論む者の出現がみられるのである。

註 (13) 寛政九年、湯船村等と瓶原郷との「爲取替一札之事」其他和東川高瀬舟開通關係文書

(14) 現今では木津川全般に水量が減じ、和東川にも高瀬舟が通つていたといつても信じられないような状況になつている。

(15) 嘉永三年、一口村濱より瓶原濱への舟株譲り狀

(16) 船株借用證文の一例

船株借用證文之事

拙者儀

此度船稼致シ度候ニ付、段々以三仲人ニ其元殿相願申上候處、早速御承知被下候而船働之儀者不_レ及_レ申、船株借用被_レ下以誠ニ有難仕合ニ奉_レ存候、則船床錢年七貫貳百文と御極メ六ヶ月ニ三貫六百文宛無_レ滞上納可仕候、尤御用船之義者何時而も相勤可申候……

嘉永三戌年七月

借用人

喜

助 印

請人

某

全

全

船方

九郎右衛門殿

17) 元治元年、船貸株取締一件文書、過書船支配方より船株惣代への文書

四 明治初期の六ヶ濱舟株

慶應四年九月、六ヶ濱惣代から支配方へ提出した「新規上下働キ新船數願書」は、明治維新當時における上荷船としての希望を示したものである。即ち「六ヶ濱上荷船併ニ淀廿石船共御用船者前々々定リ候通相動來申候、然ル處六ヶ濱上荷船ニ限り片道之働キニ而難澁仕候間、毎ニ上下之働之義御願奉 申上申 誤居候得共淀廿石方において故障申立候：當節御一新之折柄にも御座候處：淀廿石船者木津川筋上下働而己ならず、淀川筋上下之働其の外宇治川、鳥羽川、桂川筋上下働仕罷在候處：（六ヶ濱上荷船方は）淀石船株借り受ケ船數余計ニ乗働年々右廿石船方

濱名	株數	上荷船數	柴船數	計
笠置	一七	五一	一一	六二
加茂	六	一八	六	二四
瓶原	(一二)	一八	一〇	二八
木津	二二	二二	二〇	四二
吐師	九	九	九	一八
一口	(一二)	一二	〇	一二
計	七八	一三〇	五六	一八六

() は舊株數

江株料差出シ罷在候：此度新規ニ船株百艘御免被爲成下候様此段奉 願上候。」とある。要するに、「御一新」になつたのであるから、淀二十石船と同様に「上下働」を許してほしい、そして、淀二十石船の借株をやめて、船株百艘分を増加したいというのが、歎願書の要旨である。

これに對して、明治新政の理想は、明治二年七月の「京都府布達」によく表現されている。曰く、「諸物を運輸し、世上之融通をなす事、舟筏最も其用大なり。然ルに舊來の陋習にて、先前之持主或者其掛り之向等々兎角差支り申立候儀も有之哉ニ而新造相調兼候儀も在之由之處、全く水利開通

世益を備へ可申との御趣意ニ戻り候事に付、向後者相改め製造勝手ニ差免候條、艘數相増用便相叶候様心掛候事」と。即ち、新造船勝手次第としたものであつて、舟株制度の廢止となるものである。そして、その舟運營業狀況を詳細に報告されている。その報告書の控によつて、當時の六ヶ濱の狀況をみよう。舟株及び舟數を濱別にみると表の通となる。

瓶原濱濱出し荷物取扱量 (明治2年)

濱名	荷物品名	取扱數量(駄)	備 考
東 濱 分	信樂瀬戸物	4800	1 駄ハ8 俵分
	青 物	900	
	炭	700	
	板	1900	
	茶	950	
	石物、澁、其他	850	石物ハ砥石
	木 柴	5800	
西濱分	小 計	15900	
	木柴、俵物其 他	3750	青物、茶、澁、其他いろいろ混つている。
合 計		19650	

右の船數には淀二十石船からの借株船は入っていない。元治元年の借株二十四株をも計算に入れると、一株一艘の過書船株原則に對して、約三倍の船數になつていたことが知られる。瓶原濱十二株は一口濱から六株を譲渡されて増加したものであり、外に淀からの借株三株がある。かくて、舟株數を基準にした御用役船其他の負擔の割賦がいかに不合理になつていたか知られる。瓶原濱の舟持をみると、上荷船二十一艘(三艘は淀からの借株)の持主は、九艘一人、六艘一人、三艘二人であつて、四人の舟持によつて舟間屋が構成され、その運営は惣代によつて行はれている。舟一艘毎に水主が定まり、歩合制で乘働きをしている。

瓶原濱一年間の取扱荷物は別表の通である。瓶原濱は和東川高瀬舟開通以來、和東郷・信樂郷の産物を多く濱出し

ている。信樂瀬戸物は有名な信樂燒であり、淀を中繼地として大阪へ搬出せられた。青物は和東郷の柿・干柿・ワサビや瓶原郷の里芋・甘藷等である。⁸⁾茶は信樂郷・和東郷の産である。石物は和東郷の砥石類、澁は澁柿からとる柿澁である。瀬戸物以外は多くは伏見へ搬出せられた。米が荷物の中に書きあげられていないのは、その多くが年貢米として回漕されていたからであらう。明治三年の「瓶原濱御用船方覺」によると、同年瓶原濱出しの米は六百六十二石であつた。こうした年貢米運漕の場合には、運賃はなく、唯水主の飯料として米六升―九升が村方から支拂はれた。

瓶原濱以外については資料がないので明らかにはなしえないが、ほど同様な問屋運營が行はれていたものとみうであらう。

こうした詳細な調査をした後、明治三年御用役船及び舟柁制度を廢止し、「一体ニ山城國中、運送小廻シ船一艘ニ付、一ヶ月一貫文宛稅納申付候事」とし、船改所では荷物送り狀を檢査することをやめ、鑑札によることとしている。

こうした租稅負擔が、舟運營業に如何なる影響を與えたであらうか。その負擔の狀況を、それ以前の場合と比較してみよう。明治二年後半期の六ヶ濱諸入用合計は三百五十八貫四百文、一艘に割付けて、二貫二百五十文餘となつてゐる。諸入用の内譯は、諸役人巡見の費用、其他御用役船の費用と共に、治川費、六ヶ濱共同の間屋經費等であり、年々若干の變動はあるにしても、上半期と下半期とであまり大きな差異はないのが普通である。従つて、年間の諸掛り一艘につき五貫文とみてよいであらう。御用役船制度は廢止されても、この諸掛は全く無くなつたわけではない。そして、新たに月一貫文、年に十二貫文の租稅が賦課されたのである。瓶原濱舟問屋記録によると、船

間屋は舟持惣代によつて運営され、舟働きの運賃上り高の中から三割五分を「上げ銭」として記帳し、一年の終りに諸掛りを差引いて舟持に分配していたものであつて、明治三年正月からは、その「上げ銭」の中から月々の租税をも納めてきたが、五月には税金が拂えなくなつてゐる。同年の船持惣代石井九郎右衛門が、他の舟持にあてた書面によると、「追々船方ニ付御用多く、夫ニ付度々入用等相掛リ可申候ニ付……諸色中々多分相掛り、御氣之毒ニ存候へ共、月納之分（新税の分）丈け御出銭被下度、此段御願申候、尙又惣代之義も何卒近日御相談被下候而、私退役致シ度候間……（後略）……」とその窮状を訴へてゐる。即ち、御用役船の制は無くなつたが、何かと「御用入用」が多く、その上に月納新税を納めることは、舟持の「上げ銭」ではまかないきれなかつたといふのである。

かくて、舟持による間屋運営は破滅に類してきた。この対策には、運賃値上や水主取分の歩合引下によつて、負擔を他に轉嫁する方法か、または間屋運営を合理化して舟持の利潤を多くするかしかない。運賃は、こうした小廻し場所であり、舟運荷物は農家副業の生産物とはいえ商品として輸送されるものであるから、無暗に値上することは出来ない。水主・加子の取分についても、「六割五分」の取分を更に引下げることは難しく、土地所有の場合のようにはいかない。明治五年、大阪までの直通船許可願を大阪府にだしたり、一艘當りの積荷を多くするために、二十石積、三十石積中には五十石積にまで大型船を使用するようになってゐるのは、窮状打開の合理化方法であつた。

しかし全般的には衰退の一途をたどり、休船願と舟鑑札返上が續出している。明治八年瓶原の例をみると、舟持三人、船數十九艘となり、明治二年に比して、一人、九艘が減少したことになる。こうした衰退の原因は、明治初期の一般的經濟事情のみに歸することは出来ない。當地方に鐵道が開通して舟運業に根本的打撃を與えるのは、

明治二十九年以後のことである。また、市場價格の變動に伴う地方物產出荷量の増減は、舟運業に全般的な影響をあたえるものではあるが、明治二年―八年の間にそれ程出荷量の減少をみたとは思えない。むしろ、全般的にみれば出荷量は増加し、購入品も漸増する傾向にあつたといえよう。殊に大阪との關係が多くなつてきている。かくて衰退の根本は新稅負擔による影響とみられるのであらう。

以上、近世における木津川筋六ヶ濱の上荷船について、その變遷をたどつてみたものであるが、こうした在方の小さい舟運にも、夫々地方的特質をもちながら、その中に發展の段階的な特質を認めることが出来る。しかし、舟株持も舟稼労働者も共に農民であり、運漕される積荷は農家の副業的生産物が主であつて、六ヶ濱上荷船の消長そのものが近世農村構造の一環として變遷しているものである。したがつて、近世農村の構造變遷の中において考察することが肝要であるが、この点については、この小論ではまことに不充分ではあり、今後の研究にまたねばならない。

註 (18) 甘藷栽培は近世後期には既にみられるところであり、(相樂郡誌) 石井家文書によると石井家でも里芋や甘藷を販賣している。